

DR. BAKUCZ MÁRTA – BOZÓTI ANDRÁS – KOVÁCS ÁRON
– PÓTÓ ZSUZSANNA

A közúti elérhetőség szerepe a hazai fürdőtelepülések turisztikai versenyképességében*

A közlekedés, megközelíthetőség, térbeliség szerepe napjainkban egyre fontosabb szerepet kap üzleti, helyi gazdasági és makrogazdasági döntésekben egyaránt. Jelen tanulmány két, egymástól eltérő, ám számos ponton mégis kapcsolódó tudományterület közötti összefüggések elemzését célozza. A közlekedés fontos szerepet tölt be a turizmus versenyképességének meghatározásában, mivel a turisztikai desztinációk elérhetőségének mennyiségi és minőségi tényezőit határozza meg, ezáltal minden kétséget kizáróan hatása van a vendégforgalom alakulására. A tanulmányban éppen emiatt a szerzők a közlekedés vendégforgalomra gyakorolt hatását állítják középpontba, belföldi turisztikai és elérhetőségi adatokat vizsgálva. A közúti közlekedés desztinációválasztásban betöltött szerepét elemezzük, mivel kutatási eredmények igazolják, hogy a belföldi utazók túlnyomó többsége a közúton történő utazást részesíti előnyben (Magyar Turizmus Zrt. 2011). Kutatásunk jelenlegi fázisában kizárólag a belföldi vendég-kört vettük figyelembe.

A témakör elméleti megalapozása magába foglalja az elérhetőség, közlekedés és turizmus definiálását, lehetséges kapcsolódási pontjainak feltárását, továbbá a turisztikai versenyképességi modellek egyfajta evolúciós fejlődésének ismertetését a közlekedés szempontjából. Ezt követően az empirikus elemzés bemutatása két fő pilléren nyugszik: egyik pillér a gyógy- és termálfürdőket látogató turisták *általános preferenciáit* felmérő kérdőív vonatkozó adatai, amelyek között a fürdők közúti elérhetősége is szerepel. Az általános megállapításokat két régió – Nyugat-Dunántúl és Dél-Dunántúl – kiemelt vizsgálata követi. Míg az első régió turistaáramlás szempontjából centrális, addig Dél-Dunántúl periferikus helyzetű, ezáltal a fürdők és a közúti forgalom meghatározó és befolyásoló tényezői is különböznek e két régióban. Ennek megfelelően az elemzés másik pillére az a *minta*, amelyet a két régióból 8-8 gyógy- és termálfürdővel rendelkező település kiválasztásával alkottunk. A tanulmány a közúti közlekedés és a vizsgálati mintának választott települések belföldi vendégforgalma közötti összefüggéseket elemzi.

A kutatás elméleti háttere

Az elérhetőség minden ágazat számára fontos, és a közgazdaságtanon belül lezajló paradigmaváltás (új gazdaságföldrajz, regionális gazdaságtan növekvő fontossága) kapcsán a földrajzi távolság szerepe egyre kevésbé megkérdőjelezhető. A turizmus definíciójában is megjelenik a közlekedés, mint „az emberek valamennyi állandó életvitelükön és munkarendjükön (lakás és munkahely) kívüli helyváltoztatás, függetlenül azok motivációitól, időtartamától és célterületétől” (Turisztikai Világszervezet és az Interparlamentáris Unió

* A tanulmány a 160283. számú támogatott OTKA-projekt keretében valósult meg.

1989 definíciója alapján). A közlekedésnek elsősorban összekötő szerepe van a turizmusban. A *kereslet és a kínálat* között teremt térbeli kapcsolatot, ezért nagyon fontos az elérhetőség (minőségi és mennyiségi) feltételeinek vizsgálata. Az infrastruktúra, ezen belül a közlekedés iránti igény és az általa biztosított szolgáltatások között is kétirányú kapcsolatrendszer figyelhető meg. Az infrastruktúra mennyiségi és minőségi jellemzőiből következik, hogy a kapcsolódó szolgáltatások meghatározzák a *közlekedés iránti kereslet* jellegét és nagyságát (az idő, a költség és más összetevőkön keresztül).

A turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerének vizsgálatakor három tényező figyelembe vétele indokolt: a *közlekedés* mint technikai eszközök segítségével történő helyváltoztatás; a *szállítás*, amely során tárgyak, vagy személyek egyik pontból másikba való áthelyezését értjük; valamint az *utazás*, ami bizonyos motivációk alapján egy vagy több személy helyváltoztatását jelenti (Tóth et al. 2012). Tovább vizsgálva az turizmus és a közlekedés összefüggéseit, figyelembe kell venni:

- a küldőterület és a fogadóterület összekötésének komplexitási fokát,
- a fogadóterületen belüli általános mobilitás biztosítottságát,
- a mobilitást és a hozzáférhetőséget a meglátogatni kívánt turisztikai vonzerőhöz, és végül
- az olyan tematikus (pl. rekreációs) útvonalakon történő utazásokat, melyek speciális jellemzője, hogy már maga az utazás is része az élménynek (Hall–Page 2009).

Jelen tanulmány leginkább a harmadik szempont vizsgálatát célozza, az egymástól nagyon különböző helyi, települési közlekedési módozatokat nem elemezzük.

A közlekedés vizsgálatával kapcsolatban az elérhetőség egy kulcsfontosságú tényező. Az elérhetőség¹ fogalma magában foglalja azon lehetőségeket, amelyek az egyik térségben elhelyezkedő egyén vagy vállalkozás (turista) számára megszerezhetők, amennyiben egy olyan másik térségbe utazik, ahol a számára fontos tevékenységet (pihenést, kikapcsolódást, szórakozást, gyógyulást stb.) végezheti (Linneker–Spence 1992, Tóth–Kincses 2007).

Az elérhetőség turisztikai szempontú meghatározásánál különösen fontos az a megállapítás, hogy az egyén szabadon meghatározhatja, hogy mennyi időt szán egy adott utazásra, egyáltalán vállalkozik-e rá, vagy sem (Burns–Golob 1967). Mivel az elérhetőség is fontos eleme a desztináció-választási döntésnek, ennek megfelelően a turista választhat a különböző közlekedési lehetőségek közül. Döntésmechanismusára a haszon alapú modell logikája jellemző (Ben-Akiva–Lerman 1979). Ebből a szempontból az elérhetőség azt mutatja meg, hogy a turista milyen könnyen tudja elérni a számára megfelelő időben és az általa választott közlekedési eszközzel a céljaként megjelölt desztinációt. (Bhat et al. 2009).

Attól függően, hogy milyen szempontból elemezzük a vizsgált területet, többféle elérhetőségről beszélhetünk. Megkülönböztethető pénzügyi, társadalmi, fizikai, mentális, s szervezeti elérhetőség is (Tóth et al. 2012). Jelen tanulmányban elsősorban fizikai elérhetőséget vizsgálunk, az elérhetőség más aspektusait komplexitásuk és eltérő adatigényük alapján mellőzzük. A közlekedés meghatározó eleme egy adott térség

¹ Az elérhetőség vizsgálathoz a Google útvonaltervező által az autópályák és a fizetős utak figyelembevételével a világhálón 2013. október 2. és 10. közötti időszakban elérhető adatokat használtuk fel.

infrastrukturális kínálatának, minősége, szolgáltatási színvonala erősen befolyásolja egy térség vonzerejét, látogatottságának mértékét (Tóth–Dávid 2009).

A turizmus szempontjából megkülönböztethető az elsődleges és másodlagos szuprainfrastruktúra (Michalkó 2006). Előbbi a turizmushoz elsődlegesen kapcsolható szálláshelyek számát és azok fejlettségét jelenti, utóbbi pedig azokat az objektumokat, amelyek támogatják a turizmust (jegypénztárak, ajándékboltok, utazási irodák stb.), továbbá magában foglalja a közlekedési infrastruktúrát is (Abonyiné 2006). Attól függően, hogy egy adott desztináció milyen területen helyezkedik el és vonzerejének szintje alapján mennyire tekinthető egyedinek vagy különlegesnek, eltérő közlekedési eszközökkel, eltérő módon célszerű megközelíteni. A fent említett okokból a gyógy- és termálfürdők látogatása elsősorban közúton történik, emiatt az utazások a közúti közlekedés tipikus jellemzőivel írhatók le. A többnapos belföldi utazások $\approx 60\%$ -a személygépkocsival történik (Magyar Turizmus Zrt. 2011), ezért az elemzésekhez a fürdők közúti elérhetőségi adataira támaszkodunk. A közúti közlekedés általában viszonylag kisebb távolságok esetében preferált az utazni vágyók körében, melynek előnye a nagyfokú kényelem, viszonylagos biztonság és gyorsaság, valamint a háztól házig utazás (Veres 2011).

Azimi és szerzőtársai (2013) a turizmus és közúti közlekedés kapcsolatát számos módszer segítségével tesztelték és elemezték egy török tartomány, Gilan példáján keresztül. Elsősorban fejlesztési szempontból közelítették meg a kérdést; azt vizsgálták meg, hogy a közutak s a turisztikai desztinációk képesek-e együttesen jobban fejlődni, mint külön-külön. Az eredmények egyértelmű forgalomnövekedésről számoltak be, ami a turizmus jelenlétének köszönhető, ez azonban nem feltétlenül jelent egyet a minőségi fejlődéssel a közlekedés terén. Számos hiányosságot tártak fel dokumentumelemzés és SWOT-analízis segítségével, amelyek a közlekedés minőségi faktorainak alacsony szintjére utalnak. Az extrém magas jegyárak a tömegközlekedési eszközökön, a közlekedési cégek közötti interakciók hiánya, az útburkolat felületének egyenetlensége mind negatív befolyásoló tényezők. Lohmann és Pierce (2012) szekunder adatgyűjtés, illetve szakértői kérdőíves felmérés segítségével a közlekedés és a turizmus kölcsönhatásait az alábbi szempontok mentén vizsgálták: a forrás- és fogadóhelyek jellege, karakterisztikája, az utazás gyorsasága, a környezet terhelésének szintje, a főbb utazások irányai stb. Következésképpen a szerzők véleménye szerint a turizmus hozzájárulhat a közlekedési hálózatok fejlődéséhez, ugyanis általa új közlekedési folyosókra lehet szükség, de ez a hatás kölcsönös. Kordel és Bentkowska (2009) kutatásában a lengyelországi Futball Európabajnokságot, mint turisztikai „megaesemény” vizsgálatát tűzték ki célul a közúti közlekedés szempontjából. Tanulmányuk előrejelzés volt, arra a következtetésre jutottak, hogy a közúthálózatot aszerint kell fejleszteni, hogy a turisztikai vonzerőként megjelenő, futballmeccseket rendező városokat potenciálisan mekkora lakosság érheti el. Jelen tanulmányban a kiválasztott fürdőket elérő potenciális vendégek körének számszerűsítésére teszünk kísérletet.

Számos publikáció nem elsősorban számszerűen, hanem kvalitatív adatokkal vizsgálja a turizmus és a közlekedés kapcsolatát, vagy menedzsmentszemléletben támasztják alá (Sorupia 2005). Ezek a tanulmányok leginkább helyi szintű összefüggések feltárására alkalmasak, szemben az ismertetett egyéb, nagyobb területi egységet vizsgáló tanulmányokkal.

A fenti példákbl látható, hogy a turizmus és a közlekedés kapcsolatrendszerén alapuló vizsgálatok meglehetősen eltérő eredményeket hoztak. Az azonban nem megkérdőjelezhető, hogy az elérhetőség döntően hozzájárul a turizmus versenyképességének meghatározásához. Egyre több modellalkotó, s egyre több turizmus területén kutató szakember ismeri fel a turizmust támogató tényezők hatásának fontosságát a versenyképesség megítélése kapcsán. Ha turisztikai versenyképességről beszélünk, akkor általában nem településre, hanem annál nagyobb egységre, turisztikai desztinációra kell gondolni. Ugyanis a turizmus alapjául szolgáló vonzerők pontszerűen (jelen esetben a településeken), jelennek meg, hatásukat viszont tágabb téregységben kell vizsgálni, viszont a desztináció területi lehatárolása meglehetősen nehézkes (Michalkó–Rátz 2010). Nemcsak két hely egymástól való távolsága mérvado, hanem az is, hogy milyen közlekedési eszközzel és milyen körülmények között lehet megközelíteni. A turizmus és a közlekedés számos ponton kiegészíti, támogatja egymást, sajátos kapcsolatrendszerben állnak (Michalkó–Rátz 2010).

Az eddig elkészült turisztikai versenyképességi modellek áttekintése során világossá válik, hogy a közlekedés, elérhetőség számos szerző kutatásában megjelenik, a modellek egyik csoportja szerint nem közvetlen versenyképességet meghatározó tényező, hanem mint támogató tényező; a másik szemléletű megközelítés szerint pedig egyre inkább a kulcskompetenciák része.

A gyémánt modell turisztikai adaptációjában a közlekedés tényezőfeltételként jelenik meg, melynek funkciója, hogy biztosítsa a turisztikai vonzerő környezeti beágyazottságát (Jancsik 2007). Vengesay (2003) szerint a közlekedés nem kapcsolható közvetlenül a turisztikai attrakcióhoz, más gondolkodásmódot alkalmazott modelljében, azonban a vonzerőket és tevékenységeket támogató szolgáltatások között a közművek, vendéglátóhelyek mellett hasonló fontossággal említi a megközelíthetőséget. Az eddigi legrészletesebb, gyakorlatban is alkalmazható modell Crouch és Ritchie (1999) szerzőpáros nevéhez fűződik. Modelljükben a turizmus mikro- és makrokörnyezetét egyaránt górcső alá vették, és kulcskompetenciákat határoztak meg, melyek megléte és színvonala leginkább meghatározza a desztináció versenyképességét. Ahhoz, hogy ezen kulcskompetenciák ki tudják fejteni hatásukat, szükség van támogató tényezőkre, például az elérhetőség figyelembevételére, ami külön mutatócsoportként, önálló pillérként szerepel, megkülönböztetve a vízi, szárazföldi és légi közlekedési lehetőségeket.

Go és Govers (2000), akik egy desztináció versenyképességét az imázs, a klíma, a környezet, az elérhetőség, a létesítmények és a turisztikai vonzerő (attrakció) eredőjeként határozzák meg, az elérhetőséget kulcs tényezőként tartják számon. Ezzel szemben Dwyer és Kim (2003) a keresleti tényezők alakulását vette figyelembe domináns tényezőként a turisztikai desztináció versenyképességének meghatározásakor. A desztináció versenyképességét három komponens elkülönítésével határozzák meg:

- a természeti tényezők és vonzerők összessége;
- a desztináció menedzselési kérdései (kormányzati és iparági támogatásszerzési lehetőségek, imázskialakítás, elérhetőség, közlekedés),
- a keresleti jellemzők.

Az 1990-es évek végén, illetve a 2000-es évek elején létrehozott turisztikai versenyképességi modellek adaptációiban egyre fontosabb szerep jut a közlekedésnek. Az egyik legjobban sikerült alkotás Armenski, Marković, Davidović és Jovanović (2011) nevéhez fűződik, akik Szerbia egészségturisztikai versenyképességének vizsgálatával foglalkoz-

nak. Modelljük két tényezőcsoportot különböztet meg: természeti-kulturális erőforrások, turizmushoz kötődő települési infrastruktúrát, elérhetőségi illetve minőségi szempontból egyaránt. Külön mutatócsoportot képeztek minden egyes kulcskompetencia elérhetőségéről, ami egyértelműen illeszkedik a közgazdaságtan jelenleg uralkodó trendjéhez. Az új adaptációk egyik kitűnő példájának tartják Kayar és Kozak (2010) modelljét, amellyel Törökország versenyképességét vizsgálták egészségturisztikai szempontból. Náluk az elérhetőség egyenesen kulcs tényezővé vált. Gooroochurn és Sugiyarto (2005) tanulmánya, valamint a 2007-es WTTC-index alapján Kayar és Kozak 13 szignifikáns tényezőt különítettek el, amelyek determinálják egy település turisztikai versenyképességét. Ebben az eddigi modellekhez hasonlóan fontos szerepet kaptak a politikai és környezetvédelmi szabályozások, biztonság, higiénia, emberi erőforrás menedzsment, valamint a nemzetre jellemző kulturális sajátosságok és természeti tényezők.

Elérhetőséggel kapcsolatos elemzés a preferencia kérdőív alapján

Jelen fejezet az 106283. számú Gyógy- és termálfürdővel rendelkező települések versenyképességi tényezőinek vizsgálata Magyarországon című OTKA-kutatás 2013. február 20–24. között történt fogyasztói preferencia kérdőív telefonos lekérdezésének eredményeit használja fel. Az alapsokaságot a magyar felnőtt lakosság 18 év feletti része jelentette. A szerzők a válaszadókat kvótás mintavételi technikával választották ki, így az adatok rögzítése és tisztítása után 1000 fős, nemre és korra reprezentatív minta adatbázisa állt a kutatócsoport rendelkezésére elemzési céllal. A kérdőívben három kérdés foglalkozott az elérhetőséggel. Az egyik azt vizsgálta, hogy milyen messze lenne hajlandó utazni a válaszadó, ha egy gyógy- és termálfürdővel rendelkező településen szeretné eltölteni szabadságát, a másik kettő pedig arra kérdezett rá, hogy mennyire fontos a kérdőívet kitöltő számára az egészségturisztikai desztináció kiválasztásánál egyrészt a fürdő távolsága a lakhelyétől, másrészt a fürdő megközelíthetősége közúton vagy közösségi közlekedéssel. A következőkben bemutatott elemzések többnyire 5%-os szignifikanciaszinten igazoltak. Mivel alacsony mérési szintű változókról van szó, Khi-négyzet-próba² elvégzésével történt a függetlenség vizsgálat, míg a kapcsolat erősségét a Cramer-mutató³ méri. A további elemzéshez az AR-mutató⁴ (Adjusted Standardized Residual) adott iránymutatást.

Elsőként az utazási hajlandóság távolságmértékét önmagában érdemes vizsgálni. A megkérdezettek közül 912 személy válaszolt az utazási távolsággal kapcsolatos hajlandóságra vonatkozó kérdésre. A válaszadók 48%-a jelölte a legnagyobb távolságot jelentő válaszkategóriát, vagyis azt, hogy akár 100 kilométernél többet is hajlandó megtenni, ha egy gyógy- és termálfürdővel rendelkező településen szeretné szabadságát eltölteni. Ez

2 A Khi-négyzet-próba egy függetlenség vizsgálatot jelent, amely "az asszociációs kapcsolat (két minőségi ismerv kapcsolatának) szignifikáns voltát tesztelő eljárás" (Pintér-Rappai 2007, 378. o.). A kiinduló hipotézis az, hogy a két ismerv egymástól független (vagyis nincs kapcsolat), az alternatív hipotézis az, hogy nem (tehát van kapcsolat a két változó között). A Khi-négyzet-próba alkalmazhatóságának előfeltételei vannak, ezek teljesülése esetén történt csak el a próba elvégzése.

3 A Cramer-mutató megmutatja a kapcsolat erősségét (<0,1 nagyon gyenge kapcsolat, 0,1–0,3 – gyenge kapcsolat, 0,3–0,7 – közepes szorosságú kapcsolat, 0,7 felett erős a kapcsolat).

4 Standardizálással képzett érték az elvárt és a tényleges gyakoriság különbségéből. Megmutatja a vonzás-taszítás jelenségét, vagyis azt, hogy az egyik változó kategóriái a másik változó mely kategóriáival fordulnak elő együttesen a vártnál gyakrabban (ez a vonzás).

utóbbi adat arra enged következtetni, hogy a távolság vélhetően nem elsődleges befolyásoló tényező a desztináció kiválasztásánál, ugyanis akkor a megkérdezettek utazási távolsággal kapcsolatos hajlandósága alacsonyabb lenne. Ez a feltételezés azonban a későbbiekben további magyarázatra szorul a fürdő és a vendég lakóhelyének távolsága és a fürdő megközelíthetőségének elemzése alapján. A gyógy- és termálfürdővel rendelkező települések közötti verseny a potenciális vendégekért tehát már országhatáron belül is nagyon éles.

A válaszadók 28%-a még hajlandó lenne 50–100 kilométert megtenni, de összességében a kérdésre érdemi válaszadók negyede (24%-a) jelölte, hogy csak 50 kilométernél kevesebbet tenne meg ugyanebből a célból. Ahhoz, hogy árnyaltabb képet kapjunk, fontos az utazási távolsággal kapcsolatos hajlandóság, a tartózkodási idő és a költségi hajlandóság közötti összefüggésrendszer vizsgálata.

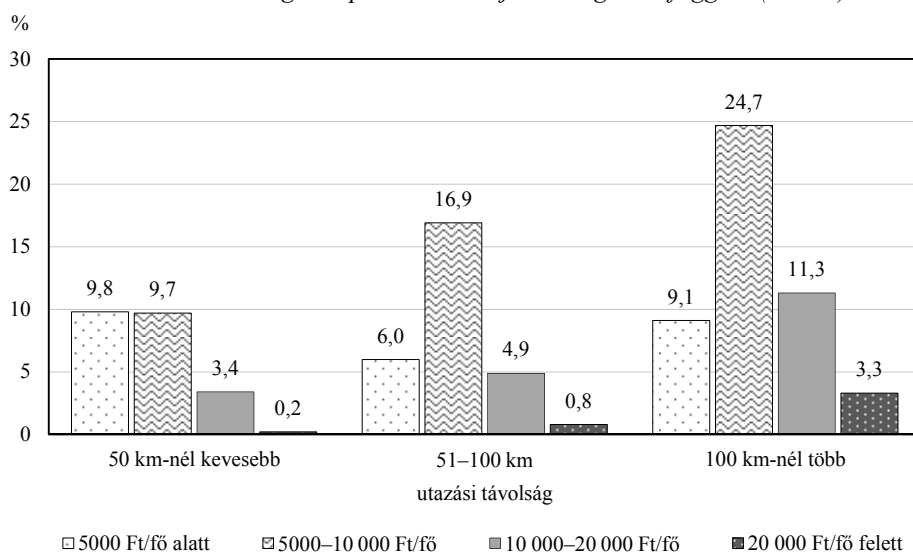
Az elemzés második szempontja az utazási távolság és a tartózkodási idő összefüggésének bemutatása. A megoszlások tanulmányozása során kiderül, hogy az 50 kilométernél kevesebbet utazni hajlandók 48%-a hosszú hétvégét választ, sőt, az 50–100 kilométer között utazni hajlandók nagyobb része, 58%-a tesz ugyanígy. A legnagyobb távolságot megtenni hajlandó válaszadóknak azonban több mint 40%-a 4–7 napra, míg 22%-uk 1 hétnél is hosszabb időre, és csak 36%-uk utazik általában egy hosszú hétvége erejéig. Az utazási távolsággal kapcsolatos hajlandóság és a tartózkodási idő kapcsolatának elemzésekor arra derült fény, hogy a p -érték⁵ (0,000) alapján nem csak 5%-os, de minden ésszerű szignifikanciaszint mellett létezik a kapcsolat a kettő között. Ez a kapcsolat a Cramer-mutató alapján gyenge ($C = 0,237$). Azoknál, akik 50 kilométernél kevesebbet hajlandók utazni, a vártnál lényegesen nagyobb arányban fordul elő, hogy egy napra utaznak el ($AR = 7,8$), és a vártnál kisebb arányban fordul elő 4–7 napos utazás ($AR = -3,1$). Ennek magyarázata vélhetően a nagyon differenciált jövedelmi helyzetű fogyasztói szegmensek létezése. Az 51–100 kilométert megtenni hajlandó válaszadókra az átlagnál jellemzőbb a 2-3 napos (hosszú) hétvége eltöltése ($AR = 4,8$), míg kevésbé jellemző az 1 hétnél hosszabb utazás ($AR = -3,7$). A 100 kilométernél többet utazni hajlandó válaszadók jellemzően 4–7 napra ($AR = 3,7$) vagy több mint egy hétre ($AR = 4,2$) utaznak el. Mindezek alapján tehát elmondható, hogy az utazási hajlandóság távolságmértéke és az eltöltött idő összefüggnek egymással ($p = 0,000$; $C = 0,237$). Az egyes gyógy- és termálfürdők kínálatának kialakításakor fontos lenne figyelembe venni a jelenlegi trendeket, ugyanis jól látható, hogy a vendégkör jelentős része nem tervez egész hetes kikapcsolódást a komplexumokban, következésképp a különböző felkínált akciókkal, kedvezményes belépőkkel célszerű a hosszú hétvégekre összpontosítani. Nem elhanyagolható azonban az a fogyasztói szegmens sem, akik 4–7 napot töltenek az adott fürdőben, ugyanis az előző bekezdésből kiderült, hogy a válaszadók mintegy 48%-a hajlandó lenne 100 kilométernél is többet utazni azért, hogy az általa kiválasztott gyógy- és termálfürdőt felkeresse. Emiatt a fürdők kínálati csomagjainak és marketingtevékenységüknek ehhez a kétpólusú trendhez kellene igazodnia.

A harmadik vizsgálati terület az utazási távolság és a pénzköltési hajlandóság közötti összefüggés. A fürdő üzemeltetői számára ez a legfontosabb adat, bár az előbbi szempont (átlagos tartózkodási idő vizsgálata) sem elhanyagolható, mert közvetve ugyan, de vélel-

5 A Khi-négyzethez tartozó p -érték vagy szignifikancia érték "az a valószínűség, amellyel a nullhipotézis elvetése hibát okoz" (Pintér-Rappai 2007, 359. o.).

mezhető összefüggés a napi költséssel kapcsolatban is. A megoszlásokból már sejthető a kapcsolat létezése az utazási távolság és a pénzköltési hajlandóság között. A legfeljebb 50 kilométerre utazni hajlandók 42%-a 5000 forint alatt, újabb 42%-a 5000–10 000 forint között költene, és mindössze 1,0%-uk 20 000 forint feletti pénzösszeget áldozna személyenként. Az 51–100 kilométerre utazni hajlandóknak már csak 21%-a költene 5000 forint alatt, 59% 5000–10 000 forint között, 17% 10 000–20 000 között és 3% 20 000 feletti pénzösszeget is hajlandó elkölteni személyenként. A legmagasabb távolsági kategória esetén (a 100 kilométernél is többet utazók) 19%-a költene 5000 forint alatt, 51% 5000–10 000 forint között, majdnem negyedük (23%) 10 000–20 000 forint között, és 7% akár 20 000 feletti pénzösszeget is hajlandó áldozni személyenként (1. ábra). Átlagosan (kerekítve) 6685 forintot költenének az 50 kilométernél kevesebbet, 8200 forintot az 51–100 kilométert és 9490 forintot a 100 kilométernél többet is utazni hajlandó válaszadók.

1. ábra

Az utazási távolság és a pénzköltési hajlandóság összefüggése (n=880)

Forrás: saját szerkesztés.

A Khi-négyzet próbához tartozó p érték 0,000, tehát minden ésszerű szignifikanciaszinten létezik a kapcsolat „a távolság mértéke, amit hajlandó megtenni egy termál- vagy gyógyfürdő miatt” és a pénzköltési hajlandóság között. A kapcsolat mértéke a Cramer-mutató alapján gyenge ($C = 0,182$). A fenti ábrán bemutatott összefüggések ismételtlen a vendégek anyagi helyzetével magyarázhatóak. Vélhetően a „tipikus” desztinációválasztási döntés a jövedelem függvényében úgy adható meg, hogy azon potenciális vendégek számára, akik szerényebb összeget hajlandók költeni gyógy- és termálfürdő látogatására, fontosabb a fürdő távolsága a lakóhelyüktől, ezért kisebb távolságot hajlandók megtenni, akik viszont többet költenének, azok nagyobb távolságra is hajlandók elutazni, és ekkor a napi költségükben már az útiköltség is nagyobb tételként jelenhet meg.

A részletes eredmények is alátámasztják a következő állítást: azoknál, akik 50 kilométer-nél kevesebbet hajlandók utazni, a vártnál lényegesen nagyobb arányban fordul elő, hogy 5000 forint/fő alatti összeget költenek naponta ($AR = 6,6$). Azonban az is kiderül, hogy a vártnál kisebb arányban feltételezhető 5000–10 000 forint/fő ($AR = -3,0$), illetve a 10 000–20 000 forint/fő ($AR = -2,7$) közötti összegek elköltése napi viszonylatban. Az 51–100 kilométert megtenni hajlandó válaszadókra az átlagnál jellemzőbb az 5000–10 000 forint/fő közötti ($AR = 3,0$) költési hajlandóság. A 100 kilométernél többet utazni hajlandó válaszadók jellemzően 10 000–20 000 forint/fő ($AR = 2,7$), vagy több mint 20 000 forint/fő ($AR = 3,5$) összeget költenek naponta, és a vártnál kevésbé jellemző, hogy 5000 forint/fő alatt költenének ($AR = -4,0$). Ez alapján tehát elmondhatjuk, hogy az utazási hajlandóság távolságmértéke és a pénzköltési hajlandóság összefüggnek egymással ($p = 0,000$; $C = 0,182$).

Az elemzés negyedik vizsgálati területét a fürdő megközelíthetőségének kérdésköre és a fürdőhely távolsága a válaszadó otthonától, illetve e két szempont összefüggése jelenti. Ismét tanulmányozható a két változó megoszlásának a vizsgálata önmagában. A fürdő lakóhelytől való távolsága a válaszadók 28%-ának teljes mértékben fontos, de talán még érdekesebb, hogy összesen több mint háromnegyedüknek legalább közepesen fontos ez a szempont. A megközelíthetőség fontossága a válaszok alapján még markánsabbnak tűnik, ezt a megkérdezettek éppen fele jelölte teljes mértékben fontosnak, és majdnem 90% a szempontot legalább közepesen fontosnak tartók aránya. Ez egyértelműen cáfolja azt a feltételezésünket, miszerint a megkérdezettek által megjelölt megtenni szándékozott távolság (hány kilométert lenne hajlandó utazni) már az elérhetőségnek, távolságnak a preferenciáját, fontosságát is indirekt módon meghatározza.

1. táblázat

A fürdőhely lakóhelytől mért távolságának és a fürdőhely megközelíthetőségének összefüggése ($n=927$)

Fontosság		Fürdő megközelíthetősége					Összesen
		egyáltalán nem	inkább nem	is-is	inkább igen	teljes mértékben	
Fürdő távolsága a lakhelytől	egyáltalán nem	35	7	28	23	70	163
	inkább nem	8	7	12	15	24	66
	is-is	7	17	55	95	96	270
	inkább igen	4	2	17	69	72	164
	teljes mértékben	6	2	15	34	207	264
Összesen		60	35	127	236	469	927

Forrás: saját szerkesztés.

Az 1. táblázat azt mutatja, hogy a válaszadók számára mennyire fontos tényező a fürdő megközelíthetősége, illetve a fürdő távolsága a lakóhelytől a fürdőhely kiválasztásakor. Látható, hogy 207 olyan válaszadó van, aki mindkét vizsgált szempontot, tehát a távolságot és a megközelíthetőséget is teljes mértékben fontosnak tartja. Kijelenthetjük, hogy a kapcsolat minden ésszerű szignifikanciaszinten létezik a távolság és a megközelíthetőség fontossága között ($p = 0,000$), erőssége pedig gyenge ($C = 0,252$). Aki a távolságot teljes mértékben fontosnak tartja, az a vártnál kisebb eséllyel válaszolta a megköze-

líthatóság alsóbb kategóriáit [1 (AR = -3,3), 2 (AR = -3,0), 3 (AR = -4,5), 4 (AR = -5,5)], kivéve a teljes mértékben fontos kategóriát, amit viszont a vártnál lényegesen többen jelöltek (AR = 10,7). Ugyanígy, aki a megközelíthatőséget teljes mértékben fontosnak tartja, az a vártnál kisebb mértékben jelölte a távolság alsóbb kategóriáit [1 (AR = -2,2), 2 (AR = -2,4), 3 (AR = -5,9)], kivéve a teljes mértékben fontos kategóriát, amit viszont a vártnál lényegesen többen jelöltek (AR = 10,7).

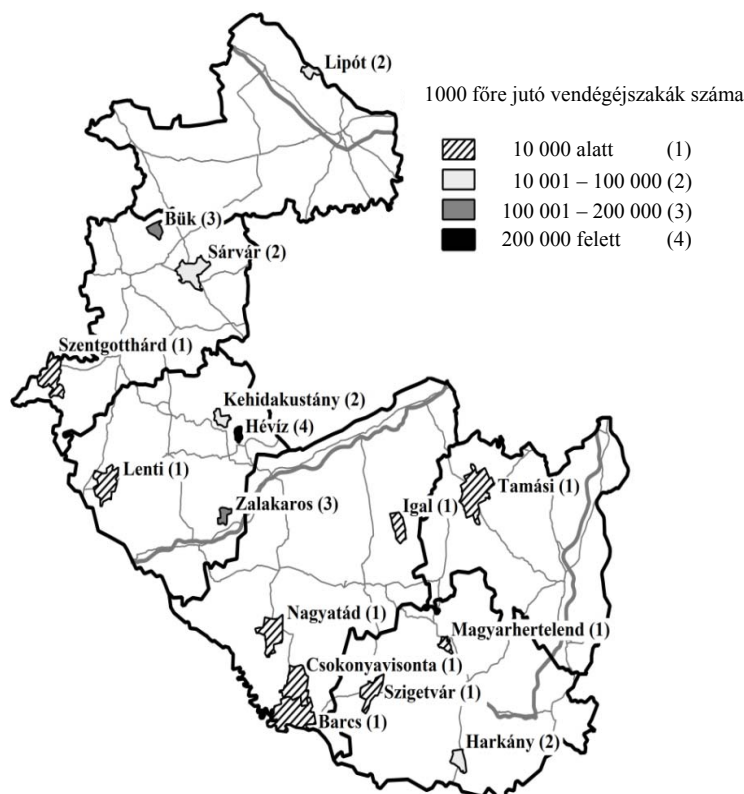
A fogyasztói vélemények, preferenciák vizsgálata alapján végzett elemzésekből világosan látható, hogy felfedezhető statisztikailag is kimutatható kapcsolat az utazási távolság és az átlagos tartózkodási idő, továbbá a lakóhely és a fürdő közötti távolság, valamint a pénzköltési hajlandóság között is. A következő fejezet célja a fentiekben bemutatott összefüggések elemzése az általunk kiválasztott települési minta alapján.

Kapcsolatvizsgálat turisztikai forgalmi adatok és az elérhetőség között

Az elérhetőség konkrét példákon történő vizsgálata egy 16 településre vonatkozó adatbázis segítségével történt. Ez a minta elemeit közúton 60 percen belül elérhető települések adatait tartalmazza (2. ábra).

2. ábra

A vizsgált 16 fürdő 1000 főre jutó vendégéjszakák száma alapján, 2011



Forrás: saját szerkesztés a KSH adatai alapján.

Az elérhetőség vizsgálata kétféle adat segítségével, két különböző logika mentén történt: egyrészt, a fürdőket körülvevő települések állandó népességszáma, másrészt, a fürdők környező településekről történő, percben számított elérése alapján.⁶ Az elemzés következő lépéseként két elérhetőségi mutatót képeztünk. Mindkét mutató képzése során fontos szempont volt a komplexitás, tehát felhasználtuk mind az elérhetőségi időt, mind a potenciális elérők számát (azaz a népességszámot). Az első mutató az adott fürdőt legfeljebb 30 perc alatt elérő népességszám lett, a második (az előző mintájára) az adott fürdőt legfeljebb 60 perc alatt elérők száma. Az elérhetőségi adatokat kizárólag belföldi települések esetében vizsgáltuk, ezért az elemzés másik pillérét, a turisztikai forgalmi adatokat is ehhez kellett igazítani, s belföldi turisztikai mutatókat számszerűsíteni. A legfontosabb turisztikai forgalmi adatokkal számoltunk, úgy mint:

- állandó népességszám (fő),
- belföldivendég-éjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken (db),
- ezer főre jutó belföldivendég-éjszakák száma (db/ezer fő),
- helyi önkormányzatok helyi adóbevételeiből a belföldiekre jutó idegenforgalmi adó⁷ (ezer forint),
- belföldiekre jutó IFA-arány a helyi adóbevételből (%), valamint
- kereskedelmi szálláshelyek belföldiekre jutó kapacitáskihasználtsága (%).

A belföldiekre jutó idegenforgalmi adó értékét, illetve a belföldiekre jutó szálláshelyi kapacitáskihasználtságot úgy számszerűsítettük, hogy meghatároztuk a belföldivendég-éjszakák összes regisztrált vendégéjszakán belüli arányát, s ezt az arányt szoroztényezőként használtuk fel a teljes idegenforgalmi adó és a kapacitáskihasználtság módosításához. A belföldiekre jutó IFA-arány a módosított IFA-összeg összes helyi adón belüli arányát mutatja. Ezután a fenti adatok és az elérhetőségi mutatók kapcsolatvizsgálatát tűztük ki célul. Ehhez lineáris, vagyis Pearson-féle korrelációs együtthatót⁸ számoltunk. Semmilyen elfogadható szignifikanciaszint mellett ($p > 0,1$) nincs kapcsolat az elérhetőségi mutatók és a turisztikai forgalmi adatok között. A szórás nagyon magas mind a mennyiségi ismérvek, mind az elérhetőségi adatok esetén.

A következő vizsgálati lehetőséget az adta, hogy ugyanezen mennyiségi ismérvekből rangsorok képzésének segítségével vonjunk le következtetéseket. Ez az úgynevezett rangkorrelációs együtthatóval⁹ történt. Az ezer főre jutó belföldivendégéjszaka-számnak, a belföldiekre jutó IFA-nak (ezer forintban mért értéke), a belföldiekre jutó IFA-arálynak és a szálláshelyek kapacitáskihasználtságának kapcsolatát vizsgáltuk a két fentiekben bemutatott elérhetőségi mutatóval a 16 fürdőtelepülés adatai alapján. A települést legfeljebb 30 perc alatt megközelíteni képes lakosság létszáma és a belföldivendég-éjszakák száma közötti kapcsolat 5%-os szignifikanciaszinten létezik ($p = 0,040$), valamint az is megállapítható, hogy ez egy pozitív irányú, közepes szorosságú ($\rho = 0,518$) összefüggés.

6 Az elérhetőség vizsgálathoz a Google útvonaltervező által az autópályák és a fizetős utak figyelembe vételével a világhálón 2013. október 2–10. között elérhető adatokat használtuk fel.

7 Továbbiakban: IFA.

8 „Korrelációnak nevezzük a mennyiségi ismérvek (változók) közötti sztochasztikus kapcsolatot.” (Pintér–Rappai 2007, 247. o.) „A lineáris korrelációs együttható számítása az X és Y változók együttingadozását jellemző ún. kovariancia mérőszáma és a változók szórásai segítségével történik.” (Pintér–Rappai 2007, 253. o.)

9 „A két rangszámsorból lineáris korrelációs együtthatót számítva a Spearman-féle rangkorrelációs együtthatót kapjuk. A mutató – a változók tényleges értékei helyett – csak a változók sorrendiségében rejlő információkat használja fel.” (Pintér–Rappai 2007, 257. o.)

Ez tehát azt jelenti, hogy amennyiben települést legfeljebb 30 perc alatt elérők száma növekszik (tehát például közúti beruházások, fejlesztések történnek, amelyek segítségével nagyobb lakosságszám érheti el 30 percen belül az adott fürdőt), akkor várhatóan a települési vendégéjszaka szám nőni fog. Szintén 5%-os szignifikanciaszinten ($p = 0,034$) mutatható ki kapcsolat a települést legfeljebb 30 percen belül elérők és a helyi adókhöz viszonyított, belföldiekre jutó IFA-arány között ($p = 0,532$), melynek magyarázata hasonló, mint a vendégéjszakák száma és a 30 perces elérhetőség esetében. Ismét csak közepes, pozitív irányú kapcsolat ($p = 0,441$) fedezhető fel a települést legfeljebb 60 perc alatt elérők létszáma és a belföldi vendég-éjszakák között 10%-os szignifikanciaszint mellett ($p = 0,087$). Ugyanezen szignifikanciaszint mellett ($p = 0,097$) a települést legfeljebb 60 perc alatt elérők létszáma és a helyi adókhöz viszonyított, belföldiekre jutó IFA-arány között is közepes, pozitív irányú kapcsolat van ($p = 0,429$). A többi mutatópár esetében semmilyen ésszerű¹⁰ szignifikanciaszint mellett nem létezik kapcsolat ($p > 0,1$). A kereskedelmi szálláshelyek kapacitáskihasználtsága és az elérhetőségi mutatók között egyértelműen kapcsolatra számítottunk. A kapcsolat hiányának oka feltehetően az, hogy a települések kereskedelmi szálláshelyeinek kihasználtsága sokkal inkább az adott fürdő (vagy az adott szálláshely) szolgáltatás kínálatától függ, továbbá attól, hogy a település milyen egyéb vonzerőkkel rendelkezik, amelyeket akár a 60 percnél messzebből jövő turisták is szeretnének elérni. Így megállapíthatjuk, hogy a kapacitáskihasználtságot, valamint az egyéb turisztikai forgalmi mutatókat vélhetően a turisztikai versenyképességhez kötődő más, fontosabb tényezők befolyásolják, nem az elérhetőségi mutatók.

Látható, hogy az elérhetőség vizsgálata ebben a megközelítésben csak részben igazolta a várakozásokat. Ennek oka részben az elérhetőségi és turisztikai forgalmi adatok nagy szórása lehet, másrészt pedig az a tény, hogy az elérhetőség a turisztikai desztinációk versenyképességében támogató funkcióként jelenik meg. Az előző fejezetben részleteztük, hogy a turisták fürdőhely-választási preferenciái között előkelő helyet foglal el az elérhetőség, tehát a közepes erősségű kapcsolatok további vizsgálatot igényelnek.

Az alábbi táblázat (2. táblázat) azon mutatók alapján elért települési rangszámokat mutatja, amelyek esetében szignifikáns rangkorrelációs összefüggést figyeltünk meg. A táblázat csak azokat a települési rangsorokat mutatja, amely mutatókban érzékelhető a kapcsolat. A kizárólag belföldi turisztikai forgalmi mutatók vizsgálata az előzetesen elvárt sorrendet némileg átalakította, a nemzetközileg ismert, nagyobb potenciállal rendelkező fürdők kárára.

¹⁰ Társadalomtudományok területén a tipikus szignifikanciaszint az 5%, de bizonyos esetekben szokásos az 1% és a 10% használata is. E három jellemző szignifikanciaszint együtt jelenti az „ésszerű szignifikanciaszintek” csoportját.

2. táblázat

Települési rangszámok

Település	30 perces elérhetőség	Belföldi vendégéj- szakák/1000 fő	60 perces elérhetőség	Belföldiekre jutó IFA-arány, %
<i>Barcs</i>	16	16	15	16
Bük	9	2	7	3
<i>Csokonyavisonta</i>	13	8	16	7
<i>Harkány</i>	1	5	8	6
Hévíz	6	3	5	4
<i>Igal</i>	4	10	11	9
Kehidakustány	7	4	4	2
Lenti	14	12	13	11
Lipót	8	6	10	5
<i>Magyarhertelend</i>	2	11	2	10
<i>Nagyatád</i>	11	14	12	14
Sárvár	3	7	1	8
Szentgotthárd	15	9	14	12
<i>Szigetvár</i>	10	13	3	15
<i>Tamási</i>	12	15	9	13
Zalakaros	5	1	6	1

Forrás: saját szerkesztés.

A fenti táblázat második oszlopában a települést legfeljebb 30 percen belül megközelíteni képes lakosság létszáma található, míg a harmadik oszlop a belföldivendégéjszakák lakosságarányos számát, a negyedik oszlop az adott települést legfeljebb 60 percen belül megközelítő lakosságszámot mutatja (a 60 perces mutató értelemszerűen magába foglalja a 30 perces mutató adatait is). Az utolsó oszlop az önkormányzatok helyi adóbevételeinek arányában kifejezett, belföldivendégéjszakákra átszámított IFA-arányt mutatja. A fenti táblázatban látható elérhetőségi sorrendek értelmezésekor fontos megjegyezni, hogy az országhatárhoz közel eső fürdők jelentős veszteséget szenvednek el az elérhető lakosságszám tekintetében a külföldiek vizsgálaton kívül helyezése kapcsán.

A rangszámok azt mutatják, hogy *Harkány* meglepően jól teljesít a 30 percen belül elérhető lakosságszám vonatkozásában, de már a 60 perces elérhetőség tekintetében nyolcadik. Ne felejtsük el azonban azt a tényt, hogy Harkány Baranya megyében, aprófalvas települési szerkezetű országrészben helyezkedik el, ami ezen mutató értékét erőteljesen befolyásolta, mivel a 30 perces elérhetőség a közvetlen közelben levő desztinációkat reprezentálja. A 60 perces elérhetőség már túlmutat a közvetlen közelségben található települések lakosságán: itt már a mutatóban kevésbé érződik a település-szerkezet hatása, amit Harkány 8. helye is bizonyít. Ennek ellenére feltehető a kapcsolat a település turisztikai teljesítményét jelző mutatók és az elérhetőség között, amit mi sem bizonyít jobban, mint a nyugat-dunántúli versenytársak (elsősorban Hévíz, Zalakaros, Bük) kétségtelen előnye Harkányhoz viszonyítva. *Magyarhertelend* hasonló helyzetben van, sőt az ismertetett hatás itt még sokkal markánsabban jelenik meg. A hertelendi termálfürdő esetében az elérhetőség szempontjából kedvező helyezés ellenére sem látható a turisztikai mutatókban kiemelkedő teljesítmény. Ez az eredmény azonban kétféleképpen

is értelmezhető. Egyrészt, levonható lenne az a következtetés is, miszerint az elérhetőség a rangszámok alakulása alapján nem befolyásolja Magyarhertelend turistaforgalmát, másrészt pedig egy lehetőségként is felfogható a fürdő kedvező fekvése, s a viszonylag nagy létszámú potenciális célcsoport. A képet tovább árnyalja, hogy a mutató népességszámot vizsgál, ami csak egy potenciális fogyasztói kört mutat, azonban a lakosok fürdőszolgáltatásra vonatkozó költségi preferenciáját többek között fizetőképességük, jövedelmi helyzetük is befolyásolja.

Nyugat-Dunántúlon *Sárvár* a legjobban elérhető. A 60 perces elérhetőség tekintetében első helyen áll, míg a 30 perces elérhetőség vonatkozásában is harmadik, turisztikai mutatói azonban csak a középmezőnybe tartoznak. Sárvár esete hűen tükrözi a külföldi vendégek elemzésből való mellőzésének hatását.

Megrekedt fejlődésként lehet értékelni *Igal* esetét. A 30 perces elérhetőségi adatok kedvező értéket mutatnak, és a fürdő szolgáltatásai is a regionális átlagnál szélesebb körűek, mégsem jelenik meg a fürdőtelepülésen az ennek alapján elvárt vendégszám. A 60 perces elérhetőségben már csak a középmezőny végén található a fürdő, tehát mindenképp a közvetlen közelben jelentkező keresletre számíthat. Egyértelműen előnyt jelenthet a kedvező fekvés és közúti elérhetőség, mint támogató erőforrás *Igal* esetében, ami kiváló alapot teremthet a település számára a fürdő nyeredményesebb üzemeltetésére, s a látogatatszám emelésére.

Nyugat-Dunántúl gyógy- és termálturisztikai „fellegvárai” átlagosan teljesítenek a vizsgált elérhetőségi mutatók vonatkozásában. A turisztikai szempontból legjobban teljesítő Hévíz 6., Zalakaros 5., míg Bük a 9. helyet foglalja el a 30 perces elérhetőségi rangsorban, illetve 5., 6., és 7. helyet a 60 percesben. Ezen települések esetében közvetlen kapcsolat nem vélelmezhető az elérhetőség és a turisztikai potenciál között, egyrészt azért, mert ezen fürdők szolgáltatáskínálata és hírneve annyira kiemelkedő, hogy kevésbé dominálnak az elérhetőségi viszonyok a fürdőhely kiválasztásában, illetve ezen fürdők jelentős számban fogadnak külföldi vendégeket, amit ebben az elemzésben nem vettünk figyelembe. A turisztikai mutatók vonatkozásában Zalakaros teljesít legjobban, ez azonban jelenleg nem feltétlenül mutatja azt, hogy Hévíznél és Bük-nél jobban is teljesít. Bükfürdő számára versenyhátrányt jelenthet a 30 perces elérhetőségi mutatóban elfoglalt rosszabb helyezés a két közvetlen riválissal szemben. Mivel nehezen változtatható támogató erőforrásról van szó, ráadásul nem a turizmus érdekrendszere mozgatja, ezért az elérhetőségben látható hátrányát *Bükfürdő* a kínálat-, az árkialakítás és a fogyasztói szegmentáció terén orvosolhatja. *Lipót*, *Lenti*, *Nagyatád* és *Tamási* esetében a rangszámok hasonlóan alakulnak, ám a közvetlen kapcsolat megállapítása mélyebb, esettanulmányyszerű megközelítést igényel.

Szigetvár 60 perces elérhetőségi mutatója kiemelkedő (harmadik legjobb), azonban ahogyan *Igal* esetében is láttuk, ehhez nem társulnak kellően magas turisztikai mutatók. *Igal* esetében az a javaslatunk, hogy a közvetlen környéken élőket kell speciális kínálati csomagokkal megcélozni, míg *Szigetvárnak* éppen abból kellene előnyt kovácsolni, hogy viszonylag sok településről megközelíthető egy órán belül. A korábban Harkány kapcsán említett aprófalvas településszerkezet hatását azonban itt sem lehet figyelmen kívül hagyni.

Leggyengébben *Barcs* szerepel a 30 perces mutató szempontjából. A barcsi termálfürdő ismertsége és látogatottsága az ország lakossága körében nagyon alacsony, s a

határ menti elhelyezkedése miatt a hazai gyógy- és termálturisztikai kereslettel nem találkozunk. A sikertelenség hátterében egyrészt a fürdő marketingkommunikációs tevékenységének alacsony hatékonysága, másrészt a település nehézkes elérhetősége állhat.

Konklúzió

Tanulmányunk célja az elérhetőség, távolság, megközelíthetőség szerepének vizsgálata volt a gyógy- és termálfürdőket látogató belföldi turisták desztinációválasztási döntéseiben. A turisztikai desztinációk versenyképességében támogató szerepet játszik az elérhetőség, s fontosságát a különböző megközelítésben végzett vizsgálataink egyértelműen kimutatták. Értelmeszerűen, ha más jellegű turisztikai intenzitással rendelkező településekkel is összehasonlítanánk az eredményeket, akkor a közlekedés, közúti elérhetőség szerepe kisebb lenne a desztinációválasztási döntésben, mivel ez esetben a turistát az adott település turisztikai vonzerejének megtekintése motiválná, azonban azonos turisztikai ágazaton belül számít a megközelíthetőség. Az utazási távolság kizárólagos vizsgálata rámutatott, hogy a potenciális vendégek nagy része (a kérdőíves felmérésben megkérdezettek 48%-a) hajlandó nagyobb távolságot is megtenni kívánt úti céljának elérése érdekében. Egyértelmű kapcsolat mutatható ki az utazási távolság és az átlagos tartózkodási idő között is, mely alapvetően kétpólusúvá teszi a potenciális vendégkör összetételét. A gyógy- és termálfürdők számára ezért alapvető kérdés, hogy milyen stratégiát követnek: a hosszú hétvégeket preferáló fogyasztókat célozzák-e, vagy inkább azokat, akik 4–7 napot hajlandóak a fürdőben eltölteni, sőt messzebből is érkeznek, s többet költenek, vagy valamilyen köztes preferenciával rendelkeznek. A megkérdezett potenciális vendégek túlnyomó többségének fontos a fürdő távolsága lakóhelyétől, illetve a fürdő elérhetősége, ami további keresleti elemzések alapját is szolgáló eredmény, s alátámasztja alapfeltevésünket, miszerint azonos turisztikai ágazaton belül egymással versengő települések között hangsúlyozottan fontos szerep jut az elérhetőségnek.

Az elérhetőség fontossága az ezer fős minta alapján megkérdőjelezhetetlen, és ez visszaigazolja a turizmus versenyképességével foglalkozó kutatások azon feltevését is, ami a turizmust támogató tényezők (infrastruktúra, közlekedés, megközelíthetőség) egyre fontosabbá válását jelzik. A kiválasztott települések esetében végrehajtott elemzés során csak rangkorreláció számításának segítségével vonható le összefüggés a települési turisztikai forgalmi adatok és az elérhetőségi adatok között, ami azonban további vizsgálatot igényel. Korlátozott vizsgálati eredményeink több okra vezethetők vissza: egyrészt, az elérhetőség és a turisztikai mutatók vizsgálata csak belföldi adatok alapján történt, ami különösen a külföldiek által nagyobb számban látogatott és/vagy határhoz közel eső fürdők esetében egy jelentős vendégszám-csökkenést és a figyelembe vett vendégkör módosulást vonja maga után. Másrészt, egy 16 elemű településmintából általános következtetések nem vonhatóak le, továbbá a regionális eltérések is eredményeznek különbségeket. A képzett elérhetőségi mutatók kizárólag a potenciális fogyasztók számát mérték, nem a tényleges fürdőlátogatási hajlandóságot, ami az eredmények értelmezésekor nem elhanyagolható szempont. Továbbá a gyógy- és termálfürdővel rendelkező települések elhelyezkedése, környezeti-, gazdasági beágyazottsága is különböző. A fél órán belül elérhető népesség száma (de még a 60 percen belül elérhető népesség száma is) például egy baranyai fürdővel rendelkező településnél sokkal nagyobb lehet, mint egy vasi tele-

pülés esetén, ugyanakkor a két régió lakosságának jövedelmi helyzete között is jelentős különbség van, mely a háztartások költési szerkezetét befolyásolja. Nyugat-Dunántúlon átlagosan 2000 forint/fő többletköltség figyelhető meg a vendéglátás, szálláshely szolgáltatás igénybevételére vonatkozóan Dél-Dunántúlhoz képest (KSH 2011), ami vélelmezhetően a fürdők látogatásában is megjelenik. Az itt bemutatott elemzések a jövőben további tényezők bevonásával újabb vizsgálatokra kínálnak lehetőséget.

IRODALOM

- Abonyiné Palotás Jolán (2006): Az infrastruktúra és a turizmus néhány összefüggése In: Kókai S. (szerk.) *Földrajz és turizmus – tanulmánykötet* Dr. Hanusz Árpád 60. születésnapjának tiszteletére pp. 15–23., Nyíregyházi Főiskola, Nyíregyháza.
- Armenski, T.–Marković, V.–Davidović, N.–Jovanović, T. (2011): Integrated model of destination competitiveness *Geographica Pannonica* 15 (2): 58–69.
- Azimi, M.–Hoseini, M.–Ildormi, A.–Abroofarakh, M. (2013): The role of road transport in tourism industry development (Gilan Province) *Singaporean Journal of Business Economics and Management Studies* 1 (11): 111–124.
- Bhat, C.–Kockelman, K.–Chen, Q.–Handy, S.–Mahmassani, H.–Weston, L. (2000): *Development of an Urban Accessibility Index* University of Texas, USA http://www.utexas.edu/research/ctr/pdf_reports/4938_1.pdf (letöltve 2014. december)
- Ben-Akiva, M.–Lerman, S. R. (1979): Disaggregate travel and mobility choice models and measures of accessibility In: Hensher, D. A., Sopher, P.R. (Eds.) *Behavioural Travel Modelling* pp.: 654–679. Croom Helm, Andover, Hants.
- Burns, L. D.–Golob, T. F. (1976): The Role of Accessibility in Basic Transportation Choice Behaviour *Transportation* 5 (2): 175–198.
- Crouch, G. I.–Brent, R. J. R. (1999): Tourism, competitiveness and social prosperity *Journal of Business Research* 44: 137–152.
- Dwyer, L.–Chulwon, K. (2003): Destination Competitiveness: Determinants and Indicators *Current Issues in Tourism* 6 (5): 369–414.
- Go, F.–Govers, R. (2000): Integrated quality management for tourist destinations: a European perspective on achieving competitiveness *Tourism Management* 21(1): 79–88.
- Gooroochurn, N.–Sugiyarto, G. (2005): Competitiveness indicators in the travel and tourism industry *Tourism Economics* 11 (1): 25–43.
- Hall, C. M.–Page, S. J. (2009): Progress in Tourism Management: From the geography of tourism to the geographies to tourism – A review *Tourism Management* 30 (1): 3–16.
- Pintér József–Rappai Gábor (szerk.) (2007): *Statistika* PTE KTK, Pécs.
- Jancsik András (2007): Versenyképesség és annak fejlesztési lehetőségei a turisztikai célterületeken In: Kovács Z.–Szabó L. (szerk.) *Menedzsment a XXI. században* pp. 155–173. Pannon Egyetem, Veszprém.
- Kayar, C. H.–Kozak, N. (2010): Measuring destination competitiveness: an application of the travel and tourism competitiveness index (2007) *Journal of Hospitality Marketing & Management* 19 (3): 203–216.
- Korde, Z.–Senator-Benkowska, K. (2009): The role of polish road transport in tourism *GeoJournal of Tourism and Geosites* 3 (1): 44–62.
- KSH (2011): *A háztartások fogyasztásának regionális különbségei. 2009* Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- Linneker, B. J.–Spence, N. A. (1992): An accessibility analysis of the impact of the M25 London Orbital Motorway in Britain *Regional Studies* 26 (1): 31–47.
- Lohmann, G.–Pierce, D. G. (2012): Tourism and Transport Relationships: The Suppliers' Perspective in Gateway Destinations in New Zealand *Asia Pacific Journal of Tourism Research* 17 (1): 14–29.
- Magyar Turizmus Zrt. (2011): *Turizmus Magyarországon 2011* Magyar Turizmus Zrt., Budapest. <http://neta.itthon.hu/szakilometerai-oldalak/letoltesek/turizmus-magyarorszagon-120803> (letöltve 2014. december)

- Michalkó Gábor (2007): *Magyarország modern turizmusföldrajza* Dialóg Campus Kiadó, Budapest.
- Michalkó Gábor–Rátz Tamara (2010): Hungarian Spa destinations in the tourism-oriented property market *Hungarian Geographical Bulletin* 59 (2): 131–146.
- Sorupia, E. (2005): Rethinking the role of transportation in tourism *Proceedings of Eastern Asia Society for Transportation Studies* 5: 1767–1777.
- Tóth Géza–Dávid Lóránt (2009): Az elérhetőség és az idegenforgalom kapcsolata *Tér és Társadalom* 23. (3): 45–62.
- Tóth Géza–Dávid Lóránt–Vasa László (2012): A közlekedés szerepe az európai turisztikai áramlásokban *Területi Statisztika* 52 (2): 160–176.
- Tóth Géza–Kincses Áron (2007): Közúti elérhetőségi vizsgálatok Európában *Statisztikai Szemle* 85 (5): 431–463.
- Vengesayi, S. (2003): A conceptual model of tourism destination competitiveness and attractiveness ANZMAC 2003 *Conference Proceedings Adelaide* pp. 637–647., 1-3, December, 2003., Monash University, Adelaide.
- Veres Lajos (2011): Turizmus és közlekedés. Pécsi Tudományegyetem, Pécs. <http://www.eturizmus.pte.hu/szakilométerai-anyagok/Turizmus%20%C3%A9s%20k%C3%B6zleked%C3%A9s/book.html> (letöltve: 2014. december)

Kulcsszavak: gyógy- és termálfürdő, elérhetőség, elemzés, Dél-Dunántúl és Nyugat-Dunántúl, idegenforgalmi adó.

Resume

When examining competitiveness of tourism, transport plays an outstanding role. The specific aim of our paper is to review and disclose the context between the touristic performance of localities with spa and thermal bath based on inland accessibility and domestic tourism data. The survey comprises two Hungarian regions, Western Transdanubia, considered as central from the point of view of tourism flow, and the peripheric Southern Transdanubia, thus spatial level consequences can also be drawn. From collected primary data and available secondary data ranking correlation coefficients have been calculated. The former source was an own questionnaire on spa selection preference, and the latter source was settlement data stock of the Hungarian Central Statistical Office. Upon evaluation of information in the questionnaire and the ranking correlation of domestic data the relationship between physical approachability, accessibility by road and touristic output of localities was confirmed. Results show that although there is relationship between data on tourism and road traffic, but it can only be shown to a limited extent, because of the indirect contribution of transport to tourism.